

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開平11-89270

(43) 公開日 平成11年(1999)3月30日

(51) Int.Cl. [*]	識別記号	F I	
H 02 P 6/06 7/63	3 0 2	H 02 P 6/02 7/63	3 4 1 J 3 0 2 C

審査請求 未請求 請求項の数 5 O L (全 9 頁)

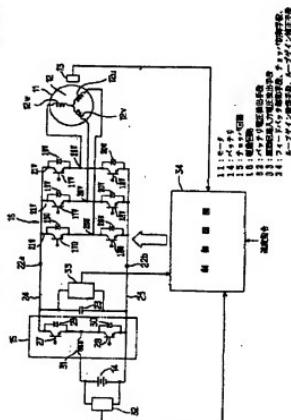
(21) 出願番号	特願平9-242608	(71) 出願人	000156938 関西電力株式会社 大阪府大阪市北区中之島3丁目3番22号
(22) 出願日	平成9年(1997)9月8日	(71) 出願人	00003078 株式会社東芝 神奈川県川崎市幸区堀川町72番地
		(72) 発明者	平田 雅己 愛知県瀬戸市穴田町991番地 株式会社東 芝愛知工場内
		(72) 発明者	橋詰 正三 大阪府大阪市北区中之島3丁目3番22号
		(74) 代理人	関西電力株式会社内 弁理士 佐藤 強

(54) 【発明の名称】 モータの駆動装置及び電気自動車

(57) 【要約】

【課題】 本発明は、バッテリ電圧が変動しても制御の応答性をほぼ一定にできると共に、所定のモータ特性を得られるようとする。

【解決手段】 バッテリ14とインバータ回路16との間にはチャップ回路15が介在されている。モータ11はインバータ回路16により駆動される。バッテリ14にはバッテリ電圧検出器32が接続され、インバータ回路16の入力側にはインバータ回路入力電圧検出器33が設けられている。制御回路34は、バッテリ電圧V_batに応じてフィードバック制御のループゲインを設定し、昇圧時においてはバッテリ電圧V_batとインバータ回路入力電圧V_dcとの比率に応じて昇圧チャップデューディ比とインバータ回路入力電圧V_dcとが比例関係となるようにループゲインを補正する。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 フライホイールダイオードを有する2個のスイッチング素子を直列に接続してなるアームを1つ以上有し、入力端子がバッテリに接続され、出力端子がモータに接続されて、前記スイッチング素子のオンオフにより前記モータを通電制御する駆動回路と、前記モータをフィードバック制御するフィードバック制御手段と、

前記駆動回路に並列に接続されスイッチング素子及びフライホイールダイオードを有してなるチョップ回路と、このチョップ回路におけるスイッチング素子とフライホイールダイオードとの接続点と前記バッテリとの間に接続されたリクトルと、

必要時に前記チョップ回路に昇圧動作をさせるチョップ制御手段と、

前記バッテリの端子電圧を検出するバッテリ電圧検出手段と、

このバッテリ電圧検出手段により検出されたバッテリの端子電圧に応じて非昇圧時でのフィードバック制御のループゲインを設定するループゲイン設定手段と、前記駆動回路入力電圧を検出する駆動回路入力電圧検出手段と、前記チョップ回路による昇圧時に前記バッテリ電圧検出手段によって検出されるバッテリ端子電圧と前記駆動回路入力電圧検出手段によって検出される駆動回路入力電圧とに応じてフィードバック制御のループゲインを補正するループゲイン補正手段と、を備してなるモータの駆動装置。

【請求項2】 ループゲイン補正手段は、バッテリ電圧検出手段によって検出されるバッテリ端子電圧と駆動回路入力電圧検出手段によって検出される駆動回路入力電圧との比率に応じてフィードバック制御のループゲインを補正するようになっていることを特徴とする請求項1記載のモータの駆動装置。

【請求項3】 フライホイールダイオードを有する2個のスイッチング素子を直列に接続してなるアームを1つ以上有し、入力端子がバッテリに接続され、出力端子がモータに接続されて、前記スイッチング素子のオンオフにより前記モータを通電制御する駆動回路と、前記モータをフィードバック制御するフィードバック制御手段と、

前記駆動回路に並列に接続されスイッチング素子及びフライホイールダイオードを有してなるチョップ回路と、このチョップ回路におけるスイッチング素子とフライホイールダイオードとの接続点と前記バッテリとの間に接続されたリクトルと、

必要時に前記チョップ回路に昇圧動作をさせるチョップ制御手段と、

前記バッテリの端子電圧を検出するバッテリ電圧検出手段と、

このバッテリ電圧検出手段により検出されたバッテリの端子電圧に応じて非昇圧時でのフィードバック制御のループゲインを設定するループゲイン設定手段と、前記フィードバック制御手段で演算した制御量とモータ印加電圧との関係が比例関係になるように昇圧チョップデューティ比を設定する昇圧チョップデューティ比設定手段と、を備してなるモータの駆動装置。

【請求項4】 チョップ回路は、スイッチング素子とフライホイールダイオードとの並列回路を直列に接続して、昇圧及び降圧の両方を兼用するように構成され、チョップ制御手段は、駆動回路にモータ駆動電力を供給する時であって昇圧必要時にはチョップ回路を昇圧用チョップとして作用可能とし、モータの回生時には降圧用チョップとして作用可能とするように前記2つのスイッチング素子をオンオフ制御するようになっていることを特徴とする請求項1または3記載のモータの駆動装置。

【請求項5】 請求項1または3記載のモータの駆動装置を搭載したことを特徴とする電気自動車。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、バッテリの直流電力を駆動回路により交流電力に変換してモータに供給するようにしたモータの駆動装置及び電気自動車に関する。

【0002】

【発明が解決しようとする課題】 例えば、電気自動車のモータを駆動する駆動装置の従来例を図8に示す。バッテリ1の正及び負端子には、直流母線2及び3が接続されていると共に、この直流母線2及び3間に、6個のトランジスタ4がないし4W及び5Uないし5Wをプリッジ接続してなる駆動回路6が接続され、その駆動回路6の出力端子はモータ7の入力端子に接続されている。この場合、バッテリ1の直流電圧は、直接、駆動回路6に印加されるので、モータ7の出力(回転数)制御は、駆動回路6をPWM制御することにより実行される。

【0003】 ところで、バッテリ1は例えば船橋蓄電池からなり、放電電流に従って電圧降下が大きくなる特性をもっている。このため、発進加速時のようにモータ7に大きな出力を必要とする場合には、電流が大きくなってしまう。また、充電直後と放電末期ではバッテリ1の電圧に大きな差がある。このように、バッテリ1の電圧が変化することにより次のような問題があった。

【0004】 モータ7の出力制御は、駆動回路6をPWM制御し、モータ7に印加する電圧を制御することにより実行されるため、バッテリ電圧が変化するとその応答性も変化する。すなわち、加速初期と加速末期、充電初期と放電末期では応答性が異なる。特に発進加速時には電圧降下が大きいため加速時間が長くなるため、ループゲインを上げて応答を早くするようしているが、ル

3
一ブゲインを上げすぎると制御が不安定になってしまいます。

【0005】また、バッテリ1の定格電圧を基にモータ7を設計した場合、放電末期には所定のモータ特性が得られなくなる。かといって、バッテリ放電末期の電圧を基に設計するとモータ7が大きくなってしまう。

【0006】本発明は上記事情に鑑みてなされたものであり、その目的は、バッテリ電圧が変動しても制御の応答性をほぼ一定にできると共に、所定のモータ特性が得られるモータの駆動装置及び電気自動車を提供するにある。

【0007】

【課題を解決するための手段】請求項1のモータの駆動装置は、フライホイールダイオードを有する2個のスイッチング素子を直列に接続してなるアームを1つ以上有し、入力端子がバッテリに接続され、出力端子がモータに接続されて、前記スイッチング素子のオンオフにより前記モータを通電制御する駆動回路と、前記モータをフィードバック制御するフィードバック制御手段と、前記駆動回路に並列に接続されスイッチング素子及びフライホイールダイオードを有してなるチャップ回路と、このチャップ回路におけるスイッチング素子とフライホイールダイオードとの接続点と前記バッテリとの間に接続されたリアクトルと、必要時に前記チャップ回路に昇圧動作をさせるチャップ制御手段と、前記バッテリの端子電圧を検出するバッテリ電圧検出手段と、このバッテリ電圧検出手段により検出されたバッテリの端子電圧に応じて非昇圧時でのフィードバック制御のループゲインを設定するループゲイン設定手段と、前記駆動回路入力電圧を検出する駆動回路入力電圧検出手段と、前記チャップ回路による昇圧時に前記バッテリ電圧検出手段によって検出されるバッテリ端子電圧と前記駆動回路入力電圧検出手段によって検出される駆動回路入力電圧とに応じてフィードバック制御のループゲインを補正するループゲイン補正手段と、を具備して構成される。

【0008】この請求項1のモータの駆動装置においては、バッテリと駆動回路との間に昇圧チャップ回路を介したことで、バッテリ電圧が低下しても所定のモータ特性が得られる。また、バッテリ電圧に応じてフィードバック制御のループゲインを変化させないようにしたので、バッテリ電圧が変動してもフィードバック制御の応答が一定となる。また、チャップ回路による昇圧時に、バッテリ端子電圧と駆動回路入力電圧とに応じてフィードバック制御のループゲインを補正するからチャップ制御時においても安定した制御が可能となる。

【0009】請求項2のモータの駆動装置は、ループゲイン補正手段が、バッテリ電圧検出手段によって検出されるバッテリ端子電圧と駆動回路入力電圧検出手段によって検出される駆動回路入力電圧との比率に応じてフィードバック制御のループゲインを設定するようになって

いるところに特徴を有する。この構成においては、チャップ回路による昇圧時に、バッテリ端子電圧と駆動回路入力電圧との比率に応じてフィードバック制御のループゲインを設定するから、チャップ制御時においてもフィードバック制御がさらに安定する。

【0010】請求項3モータの駆動装置は、フライホイールダイオードを有する2個のスイッチング素子を直列に接続してなるアームを1つ以上有し、入力端子がバッテリに接続され、出力端子がモータに接続されて、前記モータを通電制御する駆動回路と、前記モータをフィードバック制御手段と、前記駆動回路に並列に接続されスイッチング素子及びフライホイールダイオードを有してなるチャップ回路と、このチャップ回路におけるスイッチング素子とフライホイールダイオードとの接続点と前記バッテリとの間に接続されたリアクトルと、必要時に前記チャップ回路に昇圧動作をさせるチャップ制御手段と、前記バッテリの端子電圧を検出するバッテリ電圧検出手段と、このバッテリ電圧検出手段により検出されたバッテリの端子電圧に応じて非昇圧時でのフィードバック制御のループゲインを設定するループゲイン設定手段と、前記フィードバック制御手段で演算した制御量とモータ印加電圧との関係が比例関係になるように昇圧チャップデューティ比を設定する昇圧チャップデューティ比設定手段とを備えて構成される。

【0011】この請求項3のモータの駆動装置においては、バッテリと駆動回路との間に昇圧チャップ回路を介したことで、バッテリ電圧が低下しても所定のモータ特性が得られる。また、バッテリ電圧に応じてフィードバック制御のループゲインを変化させないようにしたので、バッテリ電圧が変動してもフィードバック制御の応答が一定となる。さらにもまた、チャップ回路による昇圧時に、フィードバック制御手段で演算した制御量とモータ印加電圧との関係が比例関係になるように昇圧チャップデューティ比を設定するから、チャップ制御時においても安定した制御ができる。

【0012】請求項4のモータの駆動装置は、チャップ回路が、スイッチング素子とフライホイールダイオードとの並列回路を直列に接続して、昇圧及び降圧の両方を兼用するように構成され、チャップ制御手段が、駆動回路にモータ駆動電力を供給する時であって昇圧必要時にチャップ回路を昇圧用チャップとして作用可能とし、モータの回生時には降圧チャップとして作用可能とするよう前記2つのスイッチング素子をオンオフ制御するようになっているところに特徴を有する。この構成においては、大きな回生電流がバッテリ側に流れることがないという作用が得られる。

【0013】請求項5の電気自動車は、請求項1または3のモータの駆動装置を搭載している。これにより、バッテリの電圧変動があっても安定したモータが回れて安

定した走行が可能となる。

[0014]

【発明の実施の形態】以下、本発明を電気自動車に適用した第1の実施例につき、図1ないし図5を参照しながら説明する。全体構成を示す図1において、電気自動車には、走行用のモータとしてブラシレスモーター11が搭載されており、これは、複数相例えば3相のステータコイル12U、12V及び12Wを有するステータ12と、図示しないロータと、位置検出器13を備えている。また、この電気自動車には、鉛蓄電池からなる充電可能なバッテリ14が搭載されており、このバッテリ14からの直流電源が昇圧チャップ回路および降圧チャップ回路を構成するチャップ回路15を介して駆動回路としてのインバータ回路16に与えられ、そしてこのインバータ回路16によって交流電源に変換されて前記ブラシレスモーター11に供給されるようになっている。

【0015】上記インバータ回路16は、6個のスイッチング素子たるNPN形のトランジスタ17U、17V、17W及び18U、18V、18Wを3相プリッジ接続して構成されたもので、夫々のコレクタ・エミッタ間に、フライホイールダイオード19U、19V、19W及び20U、20V、20Wが接続され、以て、3つのアーム21U、21V及び21Wを有する。そして、このインバータ回路16の入力端子22a、22bは、線間にコンデンサ23が接続された直流母線24、25に接続され、出力端子26U、26V及び26Wは、ブラシレスモーター11のステータコイル12U、12V及び12Wの各一端子に接続されている。なお、ステータコイル12U、12V及び12Wの各他端子は共通に接続されている。

【0016】チャップ回路15は、スイッチング素子としてのトランジスタ27及び28を直列に接続して構成されており、それぞれのコレクタ・エミッタ間に、フライホイールダイオード29および30が接続されている。トランジスタ27のコレクタは直流母線24に接続され、エミッタはトランジスタ28のコレクタに接続されると共に、リアクトル31を介してバッテリ14の正端子に接続されている。また、トランジスタ28のエミッタは直流母線25とバッテリ14の負端子に接続されている。

【0017】バッテリ電圧検出手段としてのバッテリ電圧検出器32は、バッテリ14の正負端子間に接続されていて、バッテリ14の端子電圧を検出するようになっている。また、駆動回路入力電圧検出手段としてのインバータ回路入力電圧検出器33は、直流母線24、25に接続されていて、インバータ回路入力電圧を検出するようになっている。

【0018】フィードバック制御手段、チャップ制御手段、ループゲイン設定手段、ループゲイン補正手段たる制御回路34は、マイクロコンピュータを主体に構成さ

れたものであり、その入力ポートにバッテリ電圧検出器32、インバータ回路入力電圧検出器33、位置検出器13の各出力端子及び電気自動車の走行制御部（図示せず）からの速度指令出力端子が接続されている。また、各出力ポートは、インバータ回路16のトランジスタ17U、17V、17W、18U、18V、18W及びチャップ回路15のトランジスタ27、28のベースにそれぞれ接続されている。

【0019】さて、上記構成の作用について述べる。制御回路34は、チャップ回路15を昇圧チャップとして作用させる場合と、降圧チャップとして作用させる場合と、その両作用を機能させない場合とを切り換えるようになっている。

【0020】すなわち、制御回路34は、前記位置検出器13からの信号に基いて回転速度を検出する機能も有しており、そして、モーター11の回転速度と電気自動車の走行制御部（図示せず）からの速度指令とを一致させるように、フィードバック制御する。この場合PWMデューティ比及びチャップ回路15による昇圧率やフィードバック制御のループゲインを調節制御するものであり、制御形態としては、大別すると次の3つがある。

【0021】(a) この場合、速度指令が比較的低い場合（モーター11の通常出力（頻繁に使用する回転速度及びトルク）以下で良い場合）には、モーター11に対する印加電圧も低くて済むから、チャップ回路15の両トランジスタ27及び28をオフして、バッテリ14の直流電圧がインバータ回路16の入力電圧とする。このときに、インバータ制御時に前述のPWMデューティ比を適宜算出してモーター11に対する印加電圧を適正に制御する。また、フィードバック制御のループゲインも後述するよう規定する。

【0022】(b) また、速度指令に応じた回転速度を得るのに、モーター11の通常出力でほぼ良い場合、チャップ回路15のトランジスタ27及び28をオフして、バッテリ14の直流電圧がインバータ回路16の入力電圧とする。このときに、上述のインバータ制御時に前述のPWMデューティ比を100%としてモーター11に対する印加電圧をバッテリ14そのものの電圧とする。

【0023】(c) さらに、速度指令に応じた回転速度を得るのに、モーター11の通常出力以上が必要である場合には、チャップ回路15のトランジスタ28をオンして昇圧チャップとして作用せざると共にフィードバック制御のループゲインを後述するよう補正する。

【0024】これら(a)、(b)、(c)の制御内容は、図2のフローチャートから理解できる。すなわち、制御回路34は、図2のフローチャートに示す制御を実行する。ステップS1からステップS5までは、ループゲイン設定・補正処理であり、ステップS6からステップS15はP/D制御処理である。

【0025】ループゲイン設定・補正処理では、バッテ

リ電圧検出器32で検出したバッテリ電圧V_{b a t}を読み込み(ステップS1)、このバッテリ電圧V_{b a t}に応じてループゲインGを設定する(ステップS2)。このループゲインGは、基準電圧V_{r e f}及び基準ループゲインG_{r e f}に対して

$$G = G_{r e f} \times V_{r e f} / V_{b a t}$$

となるように求められる。すなわち、ループゲインGとモータ印加電圧を掛けた値が一定となるように設定する。

【0026】次にインバータ回路入力電圧検出器33により検出した電圧V_{d c}を読み込み(ステップS3)、バッテリ電圧V_{b a t}とインバータ回路入力電圧V_{d c}とを比較する(ステップS4)。この比較の趣旨は、V_{b a t} < V_{d c}であれば昇圧動作中であることが分かり、V_{b a t} = V_{d c}であれば、昇圧動作していないことが分かるというものである。

【0027】昇圧動作中であれば、ステップS5に移行し、ステップS2で設定したループゲインGを昇圧率(V_{d c} / V_{b a t})に応じて補正する。すなわち、本実施例では、昇圧率に対するループゲインへの最適な倍率 α を予め実験的に求めてデータとして記憶しており(図4に昇圧率とこの倍率 α との関係を示している)、この昇圧率に対応するループゲインへの倍率 α をアクセスし、この倍率 α を、ステップS2で設定したループゲインG(具体値をG1とする)に乗じて最終ループゲインG(G = G1 × α)を得る。ここで、図3の破線Aには、一般的なチョッパデューティ比とモータ印加電圧との関係を示しているが、この倍率 α は、チョッパデューティ比とモータ印加電圧の関係に、最終ループゲインを掛けた値が比例関係となるように図4に示すようになっている。つまり、チョッパデューティ比とモータ印加電圧が図3の実線Bで示す比例関係となるように上記倍率 α が設定されている。この最終ループゲインはチョッパ回路15の昇圧制御を行なうフィードバック制御に使用される。

【0028】なお、ステップS4において昇圧中でないことが判断されると、ステップS5のループゲイン補正是なく、ステップS2で設定されたループゲインが後のインバータ回路16のPWM制御で行なうフィードバック制御に使用される。

【0029】PID制御処理では、速度指令を読み込み(ステップS6)、位置検出器13からの検出信号に基いてモータ11の回転速度を演算し(ステップS7)、そして、回転速度の偏差を求める(ステップS8)。次に求めた偏差から比例演算処理(ステップS9)、積分演算処理(ステップS10)、微分演算処理(ステップS11)を行ない、各処理値を加算して制御量たる制御値を求める(ステップS12)。この制御値から図5に示すようにPWMデューティ比及び昇圧チョッパデューティ比を決定する(ステップS13)。

【0030】この後、インバータ回路16のトランジスタ17Uないし17W、18Uないし18Wのオンオフタイミング若しくはチョッパ回路15のトランジスタ28の通電タイミング(トランジスタ27はオフ)に対する通電タイミング信号を作成し(ステップS14)、そして、各トランジスタ17Uないし17W、18Uないし18W、若しくはトランジスタ28に対してその通電タイミングでベース信号を与えてこれらトランジスタをオンオフ制御する(ステップS15)。

【0031】このステップS13からステップS15においては、具体的には次のような制御が行なわれる。すなわち、制御値が50%までは、図5から分かるように、チョッパ回路15は使用せず(トランジスタ27、28をオフ)に、PWMデューティ比制御によりモータ11をフィードバック制御し、そのループゲインはステップS2で設定されたループゲインを使用する。このような運転時においては、バッテリ14の電圧が低下しても、ループゲインとモータ印加電圧とを掛けたものが一定となるようにしたから、フィードバック制御の応答性を一定とすることができます。

【0032】また制御値が50%を超えるとPWMデューティ比を100%として、チョッパ回路15による昇圧チョッパデューティ比を制御してモータ11をフィードバック制御する。このときのループゲインはステップS5で補正したループゲインを使用する。このような運転時においては、バッテリ電圧V_{b a t}とインバータ回路入力電圧V_{d c}との比率に応じて昇圧チョッパデューティ比とインバータ回路入力電圧V_{d c}とが比例関係となるようにループゲインを設定するから、フィードバック制御が不安定となることがない。

【0033】このフローチャートに示す制御を、所定時間毎に繰り返し実行することにより、モータ11に所定の交流電圧が供給され、モータ回転速度を所定に制御するようになっている。また、制御回路34は、モータ11の回生時には、チョッパ回路15のトランジスタ28をオフとした状態のもとで、トランジスタ27を所定の通電タイミングでオンオフし、もって、チョッパ回路15を降圧チョッパとして作用させるようになっている。

【0034】このような本実施例によれば、バッテリ電圧V_{b a t}に応じてフィードバック制御のループゲインを設定し、このループゲインとモータ印加電圧とを掛けたものが一定となるようにしたから、バッテリ電圧V_{b a t}が低下してもフィードバック制御の応答性を一定とできる。また、バッテリ14の電圧が低下してもチョッパ回路15で駆動回路16の入力電圧を昇圧できるから、所定のモータ出力を得ることができる。

【0035】また、モータ11の回生時には、チョッパ回路15のトランジスタ28をオフとした状態のもとで、トランジスタ27を所定の通電タイミングでオンオフ

し、もって、ショッパ回路1.5を昇圧ショッパとして作用させるようにしたから、大きな回生電流がバッテリ側に流れることがない。

【0036】特に昇圧時においては、バッテリ電圧V_b a tとインバータ回路入力電圧V_{d c}との比率に応じて昇圧ショッパデューティ比とインバータ回路入力電圧V_{d c}とが比例関係となるようループゲインを補正するから、フィードバック制御の安定化が図れる。

【0037】本発明は図6及び図7に示す第2の実施例のようにしても良い。すなわち、上述の第1の実施例においてステップS3ないしステップS5を省略(つまりループゲインを補正処理せずに)、算出した制御値から、PWMデューティ比及び昇圧ショッパデューティ比(特に昇圧ショッパデューティ比)を図6のように設定し、制御値とモータ印加電圧とが図7に示すように比例関係となるように制御(これは昇圧ショッパデューティ比設定手段に相当する)しても良い。このようにしてもフィードバック制御の安定化が図れる。

【0038】なお、本発明は次のように変更しても良い。すなわち、上記各実施例では、制御手段をマイクロコンピュータを含んだ制御回路により構成したが、これらは演算回路及び加算回路を用いて構成しても良い。また、フィードバック制御としては速度制御に限られず、トルク制御や電流制御でも良い。モータとしては、インダクションモータ、2相モータ、ブラシ付きDCモータ、リ・ラクターンモータ等でも良い。また、駆動回路としては、1アーム以上あれば良く、スイッチング素子としては、トランジスタ以外には、IGBT、FET、サイリスタを用いても良い。

【0039】

【発明の効果】本発明は以上の説明から明らかなように、次の効果を得ることができる。請求項1のモータの駆動装置においては、バッテリと駆動回路との間に昇圧ショッパ回路を介したことで、バッテリ電圧が低下しても所定のモータ特性を得ることができ、また、バッテリ電圧に応じてフィードバック制御のループゲインを変化させるようにしたので、バッテリ電圧が変化してもフィードバック制御の応答が一定となり、さらには、ショッパ回路による昇圧時に、バッテリ端子電圧と駆動回路入力電圧とに応じてフィードバック制御のループゲインを補正するからショッパ制御においても安定した制御が可能となる。

【0040】請求項2のモータの駆動装置においては、ショッパ回路による昇圧時に、バッテリ端子電圧と駆動

回路入力電圧との比率に応じてフィードバック制御のループゲインを設定するから、ショッパ制御時においてもフィードバック制御がさらに安定する。

【0041】請求項3のモータの駆動装置においては、バッテリと駆動回路との間に昇圧ショッパ回路を介したことで、バッテリ電圧が低下しても所定のモータ特性を得ることができ、また、バッテリ電圧に応じてフィードバック制御のループゲインを変化せざるようにならなければ、バッテリ電圧が変化してもフィードバック制御の応答が一定となり、さらには、ショッパ回路による昇圧時に、モータ印加電圧とモータ印加電圧との関係が比例関係になるように昇圧ショッパデューティ比を設定するから、ショッパ制御時においても安定した制御ができる。

【0042】請求項4のモータの駆動装置においては、大きな回生電流がバッテリ側に流れることがない。請求項5の電気自動車は、請求項1または3のモータの駆動装置を搭載しているから、バッテリの電圧変動があつても安定したモータが図れて安定した走行が可能となる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の第1の実施例を示す電気回路図

【図2】制御内容を示すフローチャート

【図3】昇圧ショッパデューティ比とモータ印加電圧との関係を示す図

【図4】昇圧率とループゲインの倍率αとの関係を示す図

【図5】制御値とデューティ比との関係を示す図

【図6】本発明の第2の実施例を示す図5相当図

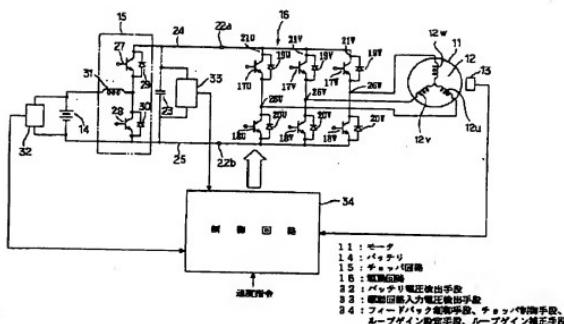
【図7】制御値とモータ印加電圧との関係を示す図

【図8】従来例を示す図1相当図

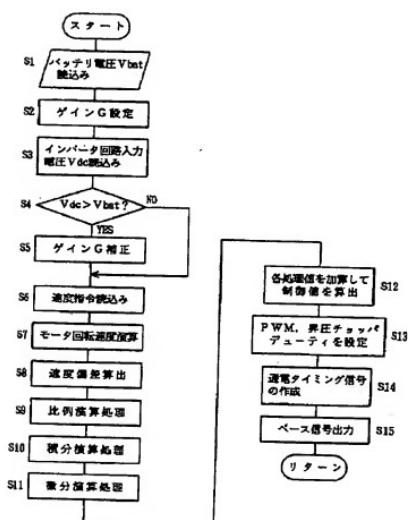
【符号の説明】

1 1はブラシレスモータ、1 3は位置検出器、1 4はバッテリ、1 5はショッパ回路、1 6はインバータ回路(駆動回路)、1 7 U、1 7 V、1 7 W及び1 8 U、1 8 V、1 8 Wはトランジスタ(スイッチング素子)、1 9 U、1 9 V、1 9 W及び2 0 U、2 0 V、2 0 Wはライホイールダイオード、2 1 U、2 1 V及び2 1 Wはアーム、2 7 及び2 8はトランジスタ(スイッチング素子)、2 9および3 0はフライホイールダイオード、3 1 1はリアクトル、3 2はバッテリ電圧検出器(バッテリ電圧検出手段)、3 3はインバータ回路入力電圧検出器(駆動回路入力電圧検出手段)、3 4は制御回路(フィードバック制御手段、ショッパ制御手段、ループゲイン設定手段、ループゲイン補正手段)を示す。

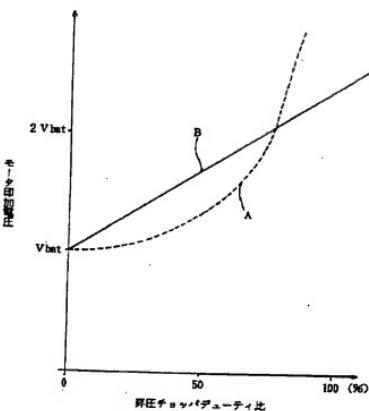
[图 1]



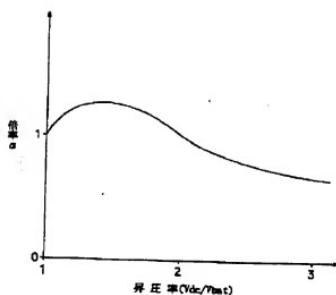
[图2]



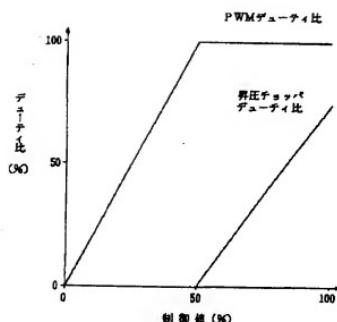
[図3]



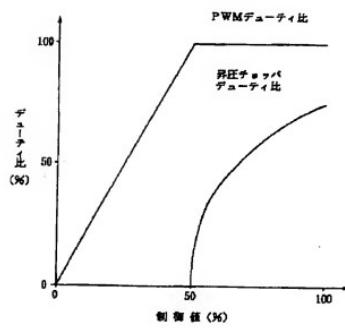
【図4】



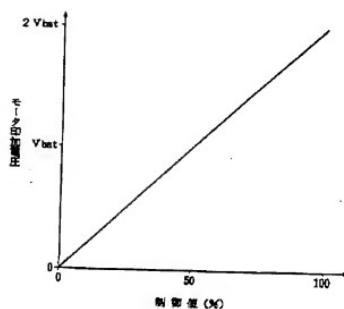
【図5】



【図6】



【図7】



【図8】

